Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1848.

PRÉSIDENCE DE M. JAMES DE ROTHSCHILD,

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. ÉMILE PEREIRE, Administrateur.



IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE ET DES CHEMINS DE FER DE PAUL DUPONT,

Rue de Grenelle-Saint-Honoré, n° [illegible].

1848

45

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

3

Assemblée générale du 29 Avril 1848.

Présidence de M. James de Rothschild,
président du conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. Émile Pereire, administrateur.

Messieurs,

Quelle que soit l'incertitude qui plane en ce moment sur l'avenir des entreprises de chemins de fer, nous devons écarter un instant les graves préoccupations qui nous agitent pour vous rendre compte des opérations de notre Société pendant l'exercice 1847.

Le tableau favorable que nous avons à vous présenter de notre situation et des espérances que nous permettaient de concevoir la marche de nos travaux et le développement de notre exploitation, justifiera votre confiance dans notre entreprise; il dédommagera aussi votre Conseil d'administration des efforts qu'il a faits pour remplir le mandat que vous lui aviez confié.

Dans notre dernière réunion, nous vous avons fait connaître les mesures que nous avions arrêtées pour l'aménagement des gares, pour l'accroissement de notre matériel et de nos ateliers, pour l'installation de nom-

Digitized by Google

breuses correspondances de voitures avec nos diverses stations, enfin pour l'organisation de nos services de voyageurs et de marchandises. Dans le cours de ce rapport, vous aurez occasion d'en apprécier les résultats.

Nous devons commencer par vous exposer la situation générale des travaux et les dispositions que nous avons dû prendre en vue des besoins croissants de notre service.



1°

CONSTRUCTION DE LA LIGNE PRINCIPALE DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE PAR LILLE ET PAR VALENCIENNES.

Expropriations et acquisitions de terrains.

L'accroissement du service des transports et les vices de certaines parties du tracé nous avaient fait sentir le besoin de nouvelles expropriations.

C'est ainsi que le jury a eu à statuer sur les indemnités dues pour 6 hectares 37 ares de terrains destinés à l'agrandissement de la gare de la Chapelle.

A Saint-Denis, nous avons dû poursuivre l'expropriation de terrains qui nous ont paru nécessaires pour agrandir la gare de marchandises et établir une communication facile entre le chemin de fer et le canal. Cette communication sera surtout nécessaire pour les transports de vins et de houilles.

A Pontoise, nous avons dû aussi acquérir des terrains de carrières qui bordent le chemin aux abords de la station, afin d'élargir une tranchée dangereuse. Ce travail aura, en outre, l'avantage de fournir à bon compte des matériaux pour les constructions de la Compagnie.

A Enghien, à Anvers, à Saint-Leu, à Amiens et sur quelques autres points enfin, nous avons fait des acquisitions de terrains reconnus indispensables pour l'établissement de voies d'évitement.

Digitized by Google

Voies de garage.

Une ligne comme la nôtre, sur laquelle les transports de marchandises promettent d'atteindre un chiffre très-élevé, exige de nombreux garages.

Ceux qui sont exécutés ou projetés sur la ligne principale s'élèvent déjà au cinquième de la totalité des voies de circulation.

Dès à présent, les importations de houille de la Belgique nous ont forcés à augmenter les voies de la station de Valenciennes ; si ces transports s'accroissent encore, nous serons obligés de reporter ce service à la frontière, car, quelque vaste que soit la gare de Valenciennes, elle ne pourrait suffire à ces nouveaux besoins.

Embranchements.

Les transports sur le chemin de fer du Nord vont trouver un nouvel aliment dans l'ouverture prochaine de l'embranchement d'Abscon; déjà les locomotives du chemin de fer d'Anzin ont pu entrer dans notre station de Somain. Dans peu, les produits de ce vaste gîte houiller, ceux des forges et des ateliers considérables qui se sont établis dans cette belle contrée industrielle, viendront emprunter notre voie.

D'autres exploitations de houilles cherchent également à se relier à nous. La compagnie de *Douchy* étudie un tracé de raccordement, et celle d'*Aniche* poursuit les expropriations d'un chemin qui aboutirait aussi à la station de Somain.

Ces diverses sources de transport sont abondantes, et nous avons été appelés à examiner dans quelles limites nous devions concourir à attirer vers nous ces nouveaux affluents. Les négociations entamées à cet effet ont été suspendues depuis les derniers événements.

Raccordement de Longueau.

L'accroissement des transports a motivé aussi l'établissement du raccordement de Longueau près d'Amiens. Ce raccordement, qui a pour objet de relier directement la ligne de Paris à celle de la frontière, débarrassera la gare d'Amiens des trains de marchandises.

Ce travail touche à sa fin, les terrassements en sont terminés et l'on va pouvoir y établir la voie.

Le raccordement de Longueau donnera un raccourcissement de 7 kilomètres, et présentera une gare importante pour la composition et la décomposition des trains.

Digitized by Google

Vous savez que l'addition d'une cinquième traverse par longueur de rail a été décidée pour la ligne principale construite avec des rails de 30 kilogrammes. Ce travail est à peu près terminé. Il a été exécuté sans qu'on ait été obligé d'exploiter sur une seule voie, même momentanément.

De grandes améliorations ont été apportées à l'état du chemin, soit par des chargements ou des rechargements de ballast, soit au moyen de travaux accessoires de terrassements.

Construction des gares, stations et ateliers.

Notre dernier rapport vous a fait connaître l'état d'avancement où se trouvait, à la fin de 1846, la construction des gares et stations de la ligne principale.

Ces travaux ont été poursuivis pendant l'année 1847 et sont arrivés presque partout à leur complet achèvement; nous avons pu enfin sortir d'un provisoire qui augmentait les frais et s'opposait au développement de notre exploitation.

Dans le cours de cette campagne, on a pu terminer, dans la gare de Paris, l'installation des bureaux de l'administration, compléter les halles de marchandises sur toute la ligne, achever la construction des magasins, des ateliers et de la gare de marchandises de la Chapelle, ainsi que celle des dépôts de machines; enfin les travaux des grandes gares d'Amiens, d'Arras, Lille et Valenciennes, dirigés de concert par les ingénieurs de l'Etat et ceux de la Compagnie, sont parvenus à leur terme.

L'achèvement de ces travaux est venu mettre fin à la gêne du service, et a procuré à toutes les parties de l'exploitation des installations spacieuses, commodes et définitives.

Létablissement du matériel et de l'outillage dans nos ateliers définitifs de la Chapelle n'a pu s'effectuer qu'au mois d'octobre dernier. A ce moment, les halles à marchandises qui servaient d'ateliers provisoires ont été rendues à leur destination. Cet immense déplacement a été fait sans interruption du service et presque sans interruption du travail.

Malgré toutes les difficultés, tous les embarras créés par la construc-

Digitized by Google

Travaux effectués dans les ateliers.

tion de nos ateliers, par l'insuffisance de nos outils et par les déplacements auxquels nous avons été assujettis, nous avons pu joindre aux travaux de réparation et d'achèvement de notre matériel, ceux bien plus considérables encore de l'établissement d'un grand nombre de wagons de marchandises à de très-bonnes conditions. En effet, indépendamment des commandes qui ont été faites au dehors, il est sorti de nos ateliers dans l'exercice 1847, 1,180 wagons de divers modèles qui, au prix moyen de 3,092 fr. 77 c., tous frais compris, forment la somme de 3,649,465 fr. 69 c.

Toutes les commandes dont nous vous avons entretenus dans notre dernier rapport, sont exécutées; nous possédons aujourd'hui :

Nombre de machines.

111	machines à voyageurs.	
64	id.	à marchandises.
2	id.	pour le service des gares.
177		

Ce matériel s'est trouvé insuffisant, et nous avons dû commander encore 12 machines à voyageurs et 10 machines à marchandises, ce qui formera un total de 199. Les 12 nouvelles machines à voyageurs sont construites sur un nouveau système, qui permettra d'imprimer une grande accélération à la marche des trains.

Voici quelle est actuellement la situation de notre matériel de voitures :

Nombre de voitures.

	Existant avant la Révolution.	Détruites en février.	Reste.
Voitures salons	6	»	6
Id. de 1re classe	102	1	101
Id. de 2e classe	183	10	173
Id. de 3e classe	199	9	190
	490	20	470

Celle des wagons de toutes sortes est enfin de:

Nombre de wagons.

	Existant avant la Révolution.	Détruits en fevrier.	Reste.
Wagons à bagages	82	»	82
Wagons écuries	50	»	50
Trucks à équipages	57	1	56
A reporter	189	1	188

Digitized by Google

		Existant avant la Révolution.	Détruits en février.	RESTE.
	Report......	189	1	188
Wagons	à sucre........................	200	7	193
	à bestiaux................. ...	359	9	350
	à plateforme....................	260	4	256
	à plaques tournantes.....	2	•	2
	plats..........................	250	6	244
	à houille......................	931	18	913
	à lait...	20	1	19
	à moutons.....................	20	•	20
	de secours.....................	10	1	9
	à sable	160	2	158
	à pierre	3	•	3
	de service.....................	1	•	1
		2405	49	2,356

Le grand mouvement de marchandises qui s'est développé nous a mis dans la nécessité de commander encore un supplément de 407 wagons.

Il résulte de ces tableaux que les incendiaires ont détruit 20 voitures à voyageurs et 49 wagons à marchandises.

D'autres ont été fortement endommagés sans être complétement détruits.

§ 2.

EMBRANCHEMENT DE DUNKERQUE.

L'embranchement de Lille à Dunkerque a une longueur de 82,979 mètres. Les travaux du chemin de fer proprement dit ont été autorisés en presque totalité. Les traversées des places de Bergues et de Dunkerque et les abords de la ville de Bailleul attendent seuls encore une décision ministérielle. Ces points sont aussi les seuls sur lesquels l'acquisition des terrains n'a pu être faite en totalité.

Les terrains acquis comprennent aujourd'hui 313 hectares 81 ares 31 centiares qui ont coûté 3,078,465 fr. 82 c., soit, en moyenne, par hectare, 9,809 fr. 87 c., et par kilomètre de chemin 37,000 fr. 00 c. Les sommes restant à payer de ce chef ne s'élèvent qu'à 254,209 fr. 15 c.

Les ouvrages d'art sont entièrement achevés, à l'exception seulement des lacunes laissées, faute d'autorisation, dans les traversées de Bergues

Digitized by Google

et de Dunkerque. Ils ont coûté en somme 1,031,383 fr. 92 c., soit, en moyenne, 12,400 fr. par kilomètre.

Les terrassements ne présentent plus aujourd'hui de lacune que dans les tranchées de Pérenchies et d'Hazebrouck et dans les places de Bergues et de Dunkerque; ceux qui ont été effectués jusqu'à ce jour ont coûté 493,844 fr. 97 c., soit, en moyenne, 18,000 fr. par kilomètre.

Les rails, les traverses, les coussinets, les chevillettes sont posés ou approvisionnés pour l'exécution de deux voies de Lille à Hazebrouck, et d'une voie d'Hazebrouck à Dunkerque.

Le ballast est complétement extrait ou fabriqué; une grande partie est déjà répandue sur la voie.

L'établissement des voies sur cet embranchement présente la situation suivante :

ÉTAT DE LA POSE DES VOIES.	LONGUEURS.	
	Voie de droite.	Voie de gauche.
Lacunes	13,117,58 m.	27,135,43 m.
En cours d'exécution	22 840,40	30,416,55
Voies achevées	47,021,02	25,427,02
TOTAUX	82,979,60 m.	82,979,00 m.

Les projets des stations sont soumis à l'approbation ministérielle; provisoirement on exécute les travaux d'accès pour les stations les plus voisines de la ville de Lille.

L'examen et les discussions que soulèvent les projets de travaux publics, lorsqu'ils se trouvent dans le rayon des places fortes et qu'ils nécessitent le concours du génie militaire et des ingénieurs des ponts et chaussées, ne nous ont pas permis, depuis deux ans, d'obtenir l'approbation de nos projets pour la traversée des fortifications de Bergues et pour l'établissement de la gare de Dunkerque. Sur ces points seulement l'achèvement et la mise en exploitation de l'embranchement pourront être retardés; le surplus pourra être livré à la circulation dans trois mois.

Digitized by Google

Nous avons tout lieu d'espérer néanmoins que les formalités relatives à Bergues et à Dunkerque vont être terminées.

Afin d'exploiter cet embranchement dans le plus bref délai et avec le moins de frais possible, nous avons résolu d'achever immédiatement la pose des deux voies entre Lille et Hazebrouck, et de nous borner à l'établissement d'une seule voie d'Hazebrouck à Dunkerque, les travaux et le ballastage étant faits toutefois dans cette partie sur deux voies.

Nous avons également ordonné la construction de stations provisoires simples et peu dispendieuses.

Dans ces conditions, voici quel est à ce jour le relevé des dépenses faites et à faire (1).

	DÉPENSES		
	Faites au 1er avril 1848.	Faites et non payées.	Restant à faire.
Personnel et dépenses diverses	504,984 19	»	100,000 »
Indemnités de terrains	3,102,813 10	225,429 03	507,985 01
Terrassements	1,375,819 07	118,137 »	543,000 »
Ouvrages d'art	940,683 92	90,700 »	452,000 »
Ballast	1,622,370 »	33,700 »	93,000 »
Établissement de la voie	5,212,871 »	62,000 »	1,739,126 »
Constructions accessoires	71,399 67	19,501 »	917,599 33
Totaux	12,830,940 95	547,467 03	4,352,710 34

Soit au total . . . . 17,731,118 fr. 32 c.

Pour achever la pose de la seconde voie et pour construire les gares et stations définitives, il faudra un supplément de dépense de 5,030,649 04

Ce qui portera la dépense totale de l'embranchement, non compris le matériel roulant, à . . . 22,761,767 fr. 36 c.

(1) Les chiffres ci-dessus, comprenant les dépenses faites depuis la clôture de l'exercice 1847, ne se rapportent pas à ceux du compte général qui ne peuvent donner que les résultats au 31 décembre dernier.

Digitized by Google

ou en nombres ronds, 23,000,000 francs comme nous vous l'avions annoncé dans notre dernier rapport, soit 277,000 fr. par kilomètre.

§ 3.

EMBRANCHEMENT DE CALAIS.

Commencé le 15 juin 1847, c'est-à-dire depuis moins de dix mois, l'embranchement de Calais est arrivé aujourd'hui à un degré d'avancement qui donne la certitude de le voir exploité vers le milieu de l'année 1848.

Confiée à un grand nombre de mains, son exécution avait été combinée de manière à fournir un prompt résultat. La division du travail, le choix des entrepreneurs, l'avantage des dispositions locales, toutes ces circonstances réunies faisaient espérer qu'il serait possible de devancer le délai prévu par les contrats, et que l'ouverture du chemin précéderait de beaucoup le terme obligatoire fixé par les marchés. Des difficultés survenues entre la Compagnie et son principal entrepreneur ont fait naître des obstacles qui se traduiront par un léger retard.

Le tracé du chemin de fer de Calais n'est pas encore approuvé sur toute sa longueur. Les décisions ministérielles des 20 février et 10 septembre 1847 n'ont statué que sur la portion de la ligne comprise entre l'origine de l'embranchement, à Hazebrouck, et les abords de Calais. Ces retards, fâcheux dans des circonstances normales, auront aujourd'hui pour résultat d'ajourner l'exécution des travaux dispendieux que nécessitent l'établissement de la station de Calais et la traversée du port de cette ville, sans nuire à la mise en exploitation de la ligne.

Quoi qu'il en soit, on ne peut s'empêcher de regretter que cette question de la gare de Calais, discutée depuis plusieurs années, ne soit pas plus près de sa solution.

2

Digitized by Google

Les dépenses faites et à faire jusqu'à ce jour sur cet embranchement, s'établissent comme suit :

	Dépenses faites au 1er avril.	Dépenses restant à faire.
Personnel et dépenses diverses...	221,421,09	90,000 »
Indemnités de terrains..........	1,217,500 »	446,211,48
Terrassements................	1,112,724,76	318,621,39
Ouvrages d'art..............	1,044,389,98	772,099,12
Ballastage..................	339,691,42	3,196,477,78
Établissement de la voie........	2,832,486,49	
Constructions accessoires........	127,712,74	1,991,083,63
	6,895,926,48	6,909,493,40

Soit au total........ 13,805,419,88

Ou environ 233,000 fr. par kilomètre.

Toutefois, en appliquant à cet embranchement les dispositions arrêtées pour celui de Dunkerque, c'est-à-dire en se bornant à la pose d'une seule voie et en ajournant la construction des bâtiments des stations qui seraient remplacés par des constructions provisoires, les sommes à dépenser pour mettre la ligne entière en exploitation jusqu'à la station de Saint-Pierre-lès-Calais, pourraient se réduire de 6,909,493 fr. 40 c. à 1,567,000 fr.; ce qui limiterait provisoirement la dépense de ce chemin à 8,462,926 fr. 48 c.; c'est le parti auquel nous nous sommes arrêtés.

§ 4.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-QUENTIN.

L'embranchement de Creil à Saint-Quentin a une longueur de 102 kilomètres ; sa concession est séparée et distincte de celle de la ligne principale. Les dépenses comme les produits de cette ligne doivent être établis sur des comptes spéciaux.

Les travaux de la première section, comprise entre Creil et Compiègne sur une longueur de 33 kilomètres, ont été entrepris dans les premiers jours du mois de mai dernier ; cette partie de la ligne a été livrée à la

Digitized by Google

circulation, sur une voie, le 21 octobre suivant. La seconde voie a été entièrement achevée le 3 février de cette année.

Les terrains acquis pour l'établissement de cette section sont de 120 hectares 83 ares 18 centiares, qui ont coûté 1,231,217 fr. 97 c., soit en moyenne par hectare 10,189 f. 60 c., et, par kilomètre, 41,491 f. 63 c.

Les travaux se poursuivent au delà de Compiègne; mais nous avons eu principalement en vue, dans les derniers temps, de leur donner un grand développement sur les points seulement où les besoins de la classe ouvrière nécessitaient la prompte installation d'ateliers de terrassement. Nous n'employons, dans ces chantiers, que des ouvriers du pays, et ceux-là seulement qui sont munis de cartes, délivrées par l'autorité municipale. Nous ménageons ainsi nos ressources financières, tout en portant un secours efficace à la partie de la population locale, que la crise industrielle a privée de travail.

Les dépenses effectuées pour cet embranchement s'élevaient, au 31 mars dernier, à 9,609,095 fr. 07 c. Elles se divisent comme suit :

	DÉPENSES relatives à la partie comprise entre		TOTAL.
	CREIL et Compiègne.	COMPIÈGNE et Saint-Quentin.	
Personnel et dépenses diverses	93,155 90	57,287 94	150,443 84
Indemnités de terrains	1,231,232 97	1,418,696 95	2,649,920 92
Terrassements, ouvrages d'art et ballast	1,369,225 81	202,118 27	1,571,342 08
Établissement de la voie	2,840,581 27	1,847,894 08	4,688,475 35
Constructions accessoires	536,902 88	12,000 »	548,912 88
	6,071,097 83	3,537,997 24	9,609,095 07

SITUATION FINANCIÈRE. — EXPLOITATION.

D'après les comptes qui vous ont été distribués, vous avez pu apprécier la situation de la Compagnie, tant sous le rapport de l'emploi des capitaux versés par les actionnaires que sous celui des résultats de votre exploitation. Vous aurez remarqué que, tout en cherchant à ménager vos ressources, nous avons pu donner à nos travaux la plus grande activité et

Digitized by Google

imprimer en même temps, aux diverses branches de nos revenus, un développement rapide. Nous avons pu ainsi éviter des pertes d'intérêt, réduire les frais généraux qui grèvent ordinairement les grandes entreprises de travaux publics et devancer le moment de la réalisation des bénéfices sur lesquels vous comptiez.

La situation générale de la Compagnie peut se résumer ainsi :

Au 31 décembre 1847, les fonds versés par les actionnaires s'élevaient au chiffre de			99,394,100 fr.	» c.
Dépenses acquittées par l'État	94,435,000	»		
dont il faut déduire les sommes versées par la Compagnie au trésor	37,358,750	»	57,076,250	»
Il était dû en outre :				
1° Aux entrepreneurs et fournisseurs et à divers créanciers	2,509,989	06		
2° Pour intérêts à payer aux actionnaires et pour ceux revenant à l'État pour l'année 1847	3,766,733	90	12,274,859	06
3° Pour bénéfices non distribués ou mis en réserve	5,998,136	10		
Ensemble			168,745,209	06

Cette somme a été employée de la manière suivante :

Pour construction de la ligne principale	109,312,454	91
— des embranchements de Dunkerque, Calais et Saint-Quentin	25,311,522	42
Pour construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobilier	26,163,882	38
A reporter	160,787,859	71

Digitized by Google

Report... 160,787,859 fr. 71 c.

Enfin, le chiffre de nos valeurs actives s'élevait au 31 décembre 1847 à 7,957,349 fr. 35 c., savoir :

Chez les banquiers de la Compagnie..............	4,818,810	54		
Portion de notre cautionnement restant au trésor......	1,000,000	»		
Espèces, valeurs de portefeuille, fonds déposés à la caisse des consignations....	1,281,515	80	7,957,349	35
Comptes courants, factures à recouvrer et avances à divers fournisseurs.........	857,023	01		
Somme égale.........			168,745,209	06

En rapprochant cette situation de celle du 31 décembre 1846, on peut établir les dépenses afférentes à l'exercice 1847, et apprécier les travaux accomplis pendant cette période :

Ressources mises à notre disposition pour l'année 1847 :

Valeurs disponibles au 31 décembre 1846....	7,950,506 fr.	23 c.
Versements effectués par les actionnaires....	49,164,000	»
Excédant, en 1847, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation, et les soldes dus à divers sur les mêmes chapitres en 1846...	3,572,605	98
	60,687,112	21
En y ajoutant le chiffre des dépenses acquittées par l'État en 1847................. ..ci....	9,620,821	48
On obtient un total de...........	70,307,933	69

Digitized by Google

Dépenses effectuées pendant l'exercice 1847 :

Pour construction de la ligne principale	18,721,615	06		
Pour construction de l'embranchement de Dunkerque	8,146,035	09		
Pour construction de l'embranchement de Calais	5,235,082	94		
Pour approvisionnements de rails, coussinets, traverses, etc	2,066,204	79		
Pour construction de l'embranchement de Saint-Quentin	6,931,687	56		
Pour construction du matériel d'exploitation	12,891,208	90		
Pour payement fait à l'État en 1847	8,358,750	»		
Total des dépenses	62,350,584	34		
Valeurs disponibles au 31 décembre 1847	7,957,349	35		
Somme égale			70,307,933	69

Dans la somme consacrée à la construction de la ligne principale, les dépenses effectuées par l'État, et dont le règlement a eu lieu en 1847, figurent pour un chiffre de 9,620,821 fr. 48 c. La classification de ces dépenses ne nous a point encore été fournie.

Les autres dépenses ont porté particulièrement sur deux chapitres, celui de l'établissement de la voie et celui de la construction des gares et stations.

Elles s'appliquent pour le premier de ces deux chapitres à l'établissement de garages, à la pose de croisements de voie, de plaques tournantes, clôtures et plantations et à celle d'une traverse supplémentaire par longueur de rail. En ce qui concerne le deuxième chapitre, elles sont relatives à la construction des gares et stations qui avait été laissée à la charge de la Compagnie.

Une somme de 750,711 fr. 14 c., consacrée à l'acquisition de ter-

Digitized by Google

rains, tant pour l'établissement ou l'agrandissement des gares et stations que pour le raccordement de Longueau, figure encore dans les dépenses relatives à la ligne principale.

Les dépenses, faites pour la construction des embranchements en 1847, indiquent suffisamment le degré d'activité qui a été déployé dans la conduite de ces travaux.

Enfin celles relatives à la construction du matériel et à l'outillage des ateliers se sont élevées à 12,891,208 fr. 90 c.

L'importance de ce chiffre révèle assez l'insuffisance de matériel dont nous avons souffert pendant une grande partie de l'année. Nul doute que si les moyens d'exploitation et la construction du chemin avaient pu être menés de front, les produits n'eussent été beaucoup plus inportants, et les frais d'exploitation moins considérables.

Quoi qu'il en soit, nous devons nous féliciter des résultats que présente l'exercice 1847, malgré la pénurie de machines et de wagons, dans laquelle nous nous sommes trouvés, précisément à l'époque de l'année la plus favorable à la circulation.

Quant au chiffre qui figure dans le compte de l'exploitation pour les recettes de l'embranchement de Creil à Compiègne pendant deux mois et dix jours, on ne saurait le prendre comme indication des produits de cette section, attendu que ce chemin a été ouvert sur une seule voie à l'entrée de l'hiver, et que, pendant cette période, il n'a pas eu de transports de marchandises.

Les dépenses de l'exploitation se sont maintenues à peu près dans le même rapport que l'année dernière avec les recettes. Elles ont été de 43 1/3 pour 100 du produit brut. C'est en réalité une réduction sur l'année 1846, car il y a eu dans cet exercice plusieurs causes d'augmentation sur le précédent.

L'une d'elles et la principale est dans le développement qu'ont pris les transports de marchandises en 1847. Or, non-seulement les frais de traction et ceux des gares sont beaucoup plus considérables pour ce service que pour celui des voyageurs, mais encore les tarifs que notre Compagnie a dû adopter ont contribué à augmenter la proportion de la dépense.

Digitized by Google

L'autre est dans l'accroissement naturel qu'ont subi en **1847** les frais d'entretien d'un matériel qui, en **1846**, était entièrement neuf.

Enfin les dépenses d'entretien et de surveillance du chemin, dont une partie figure toujours la première année au compte de la construction, ont pesé en totalité sur l'exploitation à partir du 1er juillet dernier.

Toutefois, la faible proportion des dépenses par rapport aux recettes s'est maintenue malgré ces causes d'accroissement, malgré l'installation d'un personnel nouveau au début d'une exploitation aussi vaste que la nôtre.

Les recettes brutes de la ligne principale se sont élevées dans l'exercice **1847** au chiffre de :

15,667,434 fr.	**90 c.**	qui se décomposent ainsi :
8,469,888	**79**	produit du transport des voyageurs ;
1,476,808	**43**	— des bagages et de la messagerie ;
495,205	**87**	— des voitures, malles-postes et chevaux ;
4,934,301	**10**	— des marchandises ;
155,984	**90**	— des bestiaux.
135,245	**81**	Recettes diverses.
15,667,434 fr.	**90 c.**	
		Celles de l'embranchement de Creil à Compiègne, déduction faite des frais ont été de
25,703	**73**	du **21** octobre au **31** décembre **1847**.
15,693,138	**63**	dont il y a lieu de déduire :
756,166	**74**	pour impôt du **10**e des places, détaxes, frais de correspondances, etc.
14,936,971 fr.	**89 c.**	montant effectif des recettes.

Pour établir un rapprochement utile entre les recettes de l'exercice **1847** et celles de l'exercice **1846**, il faut circonscrire la comparaison au deuxième semestre, puisque le chemin n'a été ouvert qu'au mois de juin de cette dernière année.

Digitized by Google

De la comparaison de ces deux semestres, il résulte que les recettes ont été, dans le 2e semestre 1847, de........... .. 9,128,000 fr.

Tandis qu'elles n'avaient été, dans le 2e semestre de 1846, que de............. 5,664,000

L'augmentation, en 1847, est donc de........... 3,464,000 fr.

Ce qui représente un accroissement de 61 pour 100.

En résumé, l'ensemble des recettes nettes pour la ligne principale s'est élevé à....................................... 14,936,971 fr. 89 c.

dont il faut déduire les dépenses d'exploitation, montant à.............................			6,468,870	66
Excédant des recettes sur les dépenses en 1847.			8,468,101	23
Solde de l'exploitation de 1846, déduction faite d'une dépense y afférente...................			1,756,822	30
Total de l'excédant des recettes disponibles....			10,224,923	53
Sur cet excédant il a déjà été prélevé :				
Pour intérêts à 4 0/0 des fonds versés par les actionnaires, soit 9 fr. par action	3,600,000 fr.	00 c.		
dont il faut déduire les intérêts provenant des placements et du compte des embranchements..........	1,085,500	07		
	2,514,499	93		
Plus pour intérêts des sommes dues à l'Etat pour l'année 1847...........	1,712,287	50	4,226,787	43
Reste disponible......................			5,998,136	10

Aux termes de l'article 44 des statuts, il y aurait à porter à la réserve le 1/4 des bénéfices nets, soit 1,499,534 fr. 02 c.; toutefois, nous croyons

A reporter..... 5,998,136 10

Digitized by Google

Report........	5,998,136	10
devoir porter immédiatement le chiffre de cette réserve au maximum de 2,000,000 fr. fixé par l'article 54 des statuts, sauf à l'appliquer ultérieurement au règlement des intérêts dus à l'État antérieurement au 1er janvier 1847 pour les sommes dont il a fait l'avance, ci............	2,000,000	»
Bénéfice net à répartir......	3,998,136	10

Si vous fixez le dividende à 9 fr. 95 c. par action, soit............ 3,980,000 fr. »
Il restera au crédit de l'exercice 1848 un solde de 18,136 10 } 3,998,136 fr. 10 c.

Ce dividende joint aux 9 fr. déjà payés aux actionnaires pour les intérêts des versements effectués, forme, pour l'année 1847, un produit total de 18 fr. 95 c. par action, ce qui représente un intérêt de 8 1/2 0/0 sur les capitaux versés.

Les 9 fr. 95 c. attribués à chaque action seront payés en reconnaissances portant 5 p. °/₀ d'intérêt, et dont l'échéance sera ultérieurement déterminée par le Conseil d'administration.

Vous avez remarqué, Messieurs, que les recettes du deuxième semestre de 1847 s'étaient accrues de 61 p. 0/0 relativement à celles de la période correspondante de 1846. L'exercice de l'année 1848 ne s'ouvrait pas sous des auspices moins favorables : depuis le 1er janvier jusqu'au 22 février de cette année, les recettes se sont élevées à 2,399,778 fr. 56 c.

Dans la période correspondante de 1847 elles avaient été de.............................. 1,595,551 25

Augmentation en 53 jours.. 804,227 fr. 31 c.
ou 50 p. 0/0

Enfin, et malgré la suspension du service qui est résultée des dévastations dont nous avons eu à souffrir à la suite des événements de février, nonobstant la décroissance qui, dans les deux derniers mois, a été la conséquence de la situation financière et commerciale du pays, nous avons reçu du 1er janvier au 22 avril 1848............ 4,513,255 fr. 85 c.

Digitized by Google

Dans la période correspondante de 1847 nous n'avions reçu que........................... .... 3,768,286 47

Augmentation en 1848..... 744,969 fr 38 c.

Nous avons encore à constater un fait dont vous apprécierez l'importance. Depuis la fondation de notre Société nous avons eu un maniement de 125 millions de francs provenant tant des versements opérés sur les actions que des recettes de l'exploitation. Nous avons eu à traverser dans l'intervalle la crise de 1847 et la révolution de 1848; or, au milieu des perturbations graves qu'ont éprouvées les placements de toute nature, nous n'avons pas eu à supporter la perte la plus légère, notre capital est non-seulement resté intact mais nous n'avons même pas perdu un centime sur les intérêts de nos fonds disponibles.

Nous avons pu concilier le bon emploi des capitaux confiés à notre gestion avec les ménagements que réclamaient les facultés de nos actionnaires, dont le nombre est très-considérable et parmi lesquels il y a nécessairement des situations très-diverses.

Ainsi, dans notre rapport du 5 février 1846, nous avions pu constater, d'après le registre d'inscription des titulaires nominatifs, que notre fonds social était la propriété de 18,000 porteurs, et dans le rapport du 24 avril 1847 nous vous signalions encore une grande division des titres, en constatant qu'en dehors de ceux de nos co-intéressés qui, en vertu de nos statuts, ont droit d'assister à nos assemblées, nous comptions 11,920 actionnaires.

Depuis l'émission des titres au porteur et en raison de la facilité de transmission qu'ils présentent, ce nombre a dû considérablement s'accroître.

Cette situation nous commandait de reculer le plus possible l'époque de nos appels de fonds, et d'user de tolérance à l'égard des retardataires.

Au mois de décembre dernier, il ne restait que 4,331, actions sur lesquelles le deuxième versement n'avait pas été effectué, et, pour le troisième versement, 11,926 actions étaient en retard. Ce nombre s'est réduit encore depuis cette époque. La totalité des actions sur lesquelles le 2e et le 3e versement n'ont pas été opérés n'est plus aujourd'hui que de 8,090.

Aux termes de notre cahier des charges, nous avions à verser au trésor public 18 millions de francs au 1er janvier 1848, et nous n'avions

Digitized by Google

disponible qu'une somme de cinq millions environ pour l'ensemble de nos besoins. D'après les réclamations qui nous étaient adressées de toutes parts, et d'accord avec le ministre des finances, nous nous sommes déterminés à fixer du 20 février au 5 mars le quatrième versement, en ajournant au 15 avril le payement qui devait être fait au trésor le 1er janvier dernier. Cet ajournement était commandé par la pénurie des capitaux sur la place et par la gêne du commerce à la fin de l'année.

La Révolution de février n'a permis de réaliser qu'en partie ce quatrième versement; le syndicat des agents de change n'a même voulu autoriser à la bourse que la négociation des titres pour lesquels 250 fr. seulement étaient versés.

Ce versement, contrarié par cette mesure et par les circonstances politiques et financières où nous nous trouvions, a été presque arrêté par les projets de rachat agités dans le sein du Gouvernement provisoire depuis plus d'un mois.

Au milieu de circonstances aussi difficiles, notre situation et celle du pays nous commandaient cependant de laisser à nos chantiers une grande activité et de maintenir les commandes qui avaient été faites avant la Révolution aux nombreux ateliers de construction avec lesquels nous étions en rapport. Il y avait en effet un intérêt public, immense, pressant, à conserver à une population ouvrière considérable le travail sur lequel elle était habituée à compter.

Quelques chiffres vous indiqueront ce que nous avons fait à cet égard :

Du 2 janvier au 21 février dernier nous avons payé..	5,692,858 fr.
Du 22 février au 27 avril nous avons payé.........	8,064,732
Ensemble....	13,757,590 fr.

Ces sommes représentent presque exclusivement des salaires et correspondent, ainsi que cela a déjà été remarqué, au travail journalier de quarante mille ouvriers.

A Dunkerque, à Hazebrouck, à Lille, à Saint-Omer, partout où des travaux étaient à faire et où ils nous étaient réclamés par l'autorité locale, dans des motifs d'humanité et par des raisons d'ordre public, nous les avons

Digitized by Google

entrepris avec résolution. Ce que nous avons fait au surplus à cet égard a été apprécié et nous a valu des lettres de remercîment de M. le membre du Gouvernement provisoire, ministre des travaux publics.

Dans ces circonstances, nous avons dû écrire dès le 18 mars dernier à M. le Ministre des finances pour le prévenir que nous ne pourrions effectuer le 15 avril le payement des 18 millions.

L'article 37 du cahier des charges annexé à notre loi de concession prévoit d'ailleurs les cas de retard par des circonstances indépendantes de la volonté de la Compagnie. Voici son texte : « Les dispositions de l'ar-« ticle 36 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le re-« tard, ou la cessation des travaux ; *le retard dans l'exécution des enga-« gements financiers de la Compagnie*, ou l'interruption de la circulation, « proviendraient de force majeure régulièrement constatée. » Or, y eut-il jamais cas de force majeure plus évident ?

Nous avons le regret de vous signaler les dévastations dont notre Compagnie a aussi été victime à la suite des événements de février. Toutes nos stations entre Saint-Denis et l'Isle-Adam ont été saccagées, incendiées ou démolies ; 69 wagons et voitures ont été pillés, brûlés ou détruits. Sur l'Escaut, près de Valenciennes, un pont a été brûlé. L'estimation des pertes s'élève à 1,100,000 fr. La justice poursuit avec énergie la répression de ces désordres criminels.

Depuis la dernière assemblée générale, votre Conseil s'était préoccupé des moyens d'assurer l'avenir de nos employés par la création d'une caisse de retraites ; il cherchait également à améliorer la condition des diverses catégories de travailleurs employés dans notre chemin en les intéressant directement au succès de l'entreprise.

Parmi les diverses solutions qui ont été présentées et mûrement discutées, deux plans ont paru réunir les divers avantages que nous pouvions désirer et ont été adoptés en principe ; les projets d'expropriation agités dans ces derniers temps nous ont forcés d'en ajourner l'exécution.

Si de pareilles institutions étaient bonnes et utiles avant la révolution de février, si des essais de cette nature méritaient alors d'être tentés dans des entreprises comme les nôtres, dont le succès dépend beaucoup du zèle, de l'économie et de l'activité des nombreux agents qu'elles emploient,

Digitized by Google

la nécessité en sera bien plus vivement sentie aujourd'hui que tout le monde comprend le besoin de lier son bien-être à celui des masses, et d'établir ainsi entre les divers intérêts une solidarité puissante qui soit pour chacun une source féconde d'émulation.

En se reportant, Messieurs, au point de départ de notre Société et en examinant les phases diverses qu'elle a parcourues, on peut résumer ainsi notre situation.

La constitution de notre Compagnie date du 20 septembre 1845. Six mois après, le 1er avril 1846, nous commencions l'exploitation sur une longueur de 150 kilomètres, et le 20 juin suivant nous livrions à la circulation publique la ligne entière de Paris aux deux points de la frontière de Belgique, sur un parcours total de 335 kilomètres.

En 1847, la première section du chemin de fer de Saint-Quentin, entre Creil et Compiègne, a été construite et livrée à l'exploitation dans un espace de cinq mois.

Dans trois mois nous serons en mesure d'ouvrir les embranchements de Calais et de Dunkerque.

Deux ans et demi auront ainsi suffi pour organiser, achever ou construire entièrement un réseau de chemin de fer de 510 kilomètres, pour créer un matériel immense, former le personnel le plus nombreux qu'une Compagnie ait eu à diriger, et développer toutes les branches d'une exploitation si variée, si compliquée.

C'est ainsi que nous avons pu mettre immédiatement en valeur les capitaux qui nous avaient été confiés.

Les six premiers mois de l'exploitation ont suffi à couvrir les intérêts payés aux actionnaires dans les quinze premiers mois de la constitution de notre Société.

Les produits de l'exercice 1847 nous permettent de distribuer 8 1/2 p. 0/0 des fonds versés par les actionnaires et représentent, relativement à la partie correspondante de l'exercice 1846, un accroissement de recettes de 61 p. 0/0.

Enfin l'exercice de 1848 s'ouvre avec une réserve de 2 millions et avec des recettes qui, au moment où la Révolution a éclaté, dépassaient de 50 p. 0/0 celles de 1847.

Digitized by Google

Tel est, Messieurs, le résumé de la situation matérielle et financière de notre Société.

Vous avez su, Messieurs, qu'une réunion des délégués des Compagnies avait été convoquée au ministère des finances, afin de recevoir communication des vues du Gouvernement provisoire, touchant le rachat des chemins de fer. Plusieurs membres de notre Conseil ont assisté à à cette réunion, dans laquelle toutes les Compagnies étaient représentées.

M. le Ministre des finances a d'abord exposé quelques-unes des considérations qui lui faisaient regarder comme désirables la reprise des chemins de fer par l'État ; et, en proclamant l'intention de se montrer équitable dans l'exécution de cette mesure, il a sommairement indiqué à la réunion différents systèmes d'indemnité qui pourraient être adoptés à l'égard des compagnies. Il s'est abstenu de faire connaître celui de ces systèmes auquel la préférence du gouvernement était réservée, et il a fini par inviter les délégués des Compagnies à présenter telles observations qu'ils jugeraient convenables de faire.

Nous avons dû déclarer comme nos collègues des autres Compagnies, que nous n'avions pas qualité pour traiter d'une question non prévue par notre loi de concession, par notre cahier des charges et par nos statuts; que nous ne pourrions qu'en référer à MM. les actionnaires, et qu'enfin nous étions d'autant moins en mesure d'entrer en discussion que les intentions du Gouvernement ne nous étaient révélées que d'une manière générale et vague, sans aucune indication précise de ses projets, relativement à l'indemnité qui serait due à MM. les actionnaires en cas de dépossession.

Vous ne désapprouverez pas, Messieurs, la réserve dont nous avons usé dans cette circonstance, elle nous était commandée par la nature et la limite de notre mandat, et par la gravité des intérêts confiés à notre sollicitude. Nous avons fait nos efforts pour être toujours au courant de la situation de cette affaire ; si elle était devenue plus urgente, nous n'aurions pas manqué de vous convoquer extraordinairement et à bref délai,

Digitized by Google

afin de vous exposer les faits, pour connaître vos intentions et nous y conformer. D'après les dernières informations que nous avons recueillies, le Gouvernement paraît avoir abandonné, quant à présent, le projet de racheter les chemins de fer. Si la question était soulevée de nouveau, vous seriez immédiatement convoqués.

Les circonstances présentes et la situation où peut se trouver notre entreprise, nous ont inspiré la résolution de prendre immédiatement des mesures d'économie dont nous avons à vous informer.

Les membres du Conseil d'administration ont réduit de moitié la valeur de leurs jetons de présence, et ceux attribués aux administrateurs qui sont spécialement chargés de la direction active et permanente de la Société seront réduits de manière à diminuer la dépense d'un tiers.

Les principaux fonctionnaires de la Compagnie se sont empressés spontanément de suivre le Conseil dans cette voie ; nous aimons à vous signaler cet acte qui honore leur caractère et mérite notre reconnaissance.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter ici que le Conseil d'administration continuera de prendre toutes les autres mesures d'économie qui seront reconnues compatibles avec les intérêts et les besoins du service.

Après la lecture du rapport qui précède, M. Pepin-Lehalleur, président de la commission de comptabilité, présente un rapport sur les comptes de l'exercice 1847.

Divers actionnaires font des observations sur ce que ceux qui ont fait le 4e versement se trouvent dans l'impossibilité de vendre leurs titres par le refus que fait la chambre syndicale des agents de change de négocier d'autres actions que celles qui n'ont versé que 250 francs,

Digitized by Google

L'un d'eux propose de régulariser la situation en demandant seulement 25 francs aux actions qui n'ont point versé, et en restituant ou en reconnaissant 50 francs à ceux des actionnaires qui en ont versé 75.

Plusieurs autres opinions sont émises sur la même question.

Cette discussion se termine par l'invitation adressée au Conseil d'administration de prendre, le plus tôt possible, les mesures qui lui paraîtront les plus propres à faire cesser la situation exceptionnelle et fâcheuse dans laquelle se trouvent ceux de MM. les actionnaires qui ont fait le 4e versement.

Deux actionnaires demandent si l'on ne pourrait pas adjoindre à la commission de comptabilité quelques membres pris en dehors du Conseil d'administration pour l'examen des comptes de l'exercice 1847.

Le conseil s'empresse d'adhérer à cette demande et il est procédé à la nomination de cinq actionnaires dont les noms suivent :

MM. Pelletier, Cottu, Beaude, Huet et de Milly.

Les comptes sont provisoirement approuvés, sous la réserve de l'examen qui en sera fait par cette commission.

L'Assemblée, consultée par M. le président, décide, sur la proposition du Conseil d'administration, à l'unanimité, que le dividende pour l'année 1847, sera fixé au chiffre de 9 fr. 95 c. par action, payable en reconnaissances productives d'intérêt à 5 p. 0/0, dont l'échéance sera ultérieurement déterminée par le Conseil. Ces reconnaissances seront admises en payement ou en déduction des versements non effectués.

La séance est levée à 6 heures.

Paris, Paul Dupont.

Digitized by Google

Digitized by Google

57

EXERCICE 1847.

COMPTES

DU

CHEMIN DE FER DU NORD.

Digitized by Google

Compte général au

ACTIF.

DÉPENSES.

			FR.	C.		
Construction de la ligne principale.						
Acquisitions de terrains			15,853,878	31		
Terrassements et ouvrages d'art			24,697,176	66		
Établissement de la voie, clôtures et plantations			42,890,915	18		
Construction des gares et stations			12,522,081	»	109,312,434	91
Frais généraux de la construction			3,697,382	28		
Dépenses à répartir (1)			9,620,821	48		
Construction des embranchements.						
De Lille à Dunkerque			10,862,134	19		
D'Hazebrouck à Calais			5,397,666	42	25,311,522	42
De Creil à Saint-Quentin			6,985,317	02		
Approvisionnements de rails, coussinets traverses, etc.			2,066,204	79		
Matériel, Mobilier et Approvisionnements.						
Matériel d'exploitation, locomotives, voitures et wagons à marchandises	21,099,728	07				
Outillage des ateliers, matières premières et pièces de rechange aux ateliers	3,053,509	95	24,153,238	02	26,163,882	38
Approvisionnements divers			1,729,566	52		
Mobilier des gares, stations et bureaux			281,077	84		
					160,787,859	71

VALEURS DIVERSES.

VERSEMENTS A FAIRE PAR LES ACTIONNAIRES.						
2ᵉ versement à 75 fr. sur 4,331 actions	324,825	»				
3ᵉ id. à 50 sur 11,926 —	596,300	»	100,605,900	»		
4ᵉ versement à 75 fr. sur 395,797 actions	29,684,775	»				
Pour compléter le capital	70,000,000	»				
Solde de compte au 31 décembre 1847, chez les banquiers de la Cᶦᵉ			4,818,810	34		
Cautionnements.						
Pour la ligne des embranchements du littoral	400,000	»	1,000,000	»	108,563,249	35
Pour le chemin de Creil à Saint-Quentin	600,000	»				
Débiteurs divers.						
Comptes courants, factures à recouvrer et avances à divers fournisseurs			857,025	01		
Caisse et Portefeuille.						
Espèces	313,686	08				
Agents comptables	315,108	34				
Receveurs	142,921	38	1,281,315	80		
Effets à recevoir	400,000	»				
Caisse des dépôts et consignations	109,500	»				
TOTAL					269,351,109	06

(1) État à fournir par le Ministère des travaux publics

Digitized by Google

31 décembre 1847.

PASSIF.

FONDS SOCIAL... F.			200,000,000	»
Dû à l'État pour dépenses acquittées sur la construction de la ligne principale et sur la portion du matériel livré à la Compagnie...........	94,435,000	»		
A déduire : Pour les sommes payées à l'État.........................	37,358,750	»		
	57,076,250	»	58,788,537	50
Intérêts pendant l'année 1847 des capitaux dûs à l'État.................	1,712,287	50		
Compte d'Intérêts.				
Intérêts échus et non réclamés :				
1er Semestre de 1846 ...... 4,341 à 3 90....................	16,929	90		
2e d° .... 4,331 à 2 50....................	10,827	50		
1er d° de 1847....... 11,926 à 4 »...................	47,704	»		
2e d° ... ... 395,797 à 5 » échu le 31 décembre, déduction faite des intérêts payés d'avance et imputables sur le 4e versement..	1,978,985	»		
Dividende des actions pour 1847..................................	3,980,000	»	6,034,446	40
Créanciers divers.				
Fournisseurs et Entrepreneurs,				
Cautionnements d'entrepreneurs et fournitures à régler.........................			1,034,389	20
Personnel,				
Cautionnements du personnel, retenues et fonds d'assurances......................			347,212	54
Ordonnances de payement,				
Ordonnances de 1847 restant à payer dans le courant de 1848......................			852,981	08
Effets à payer..			275,406	24
Fonds de réserve..			2,000,000	»
Solde porté au crédit de l'exercice 1848...............................			18,136	10
TOTAL........................			269,351,109	06

Digitized by Google

Compte de l'exploitation générale

DÉPENSES.

ADMINISTRATION CENTRALE.	Jetons de présence des administrateurs.....	79,147 05	208,593 10	326,213 56
	Traitement du personnel de l'administration centrale..............................	129,446 05		
	Contributions, assurances et loyers.......	23,345 34	117,620 46	
	Frais de bureaux, impressions, affiches et annonces..............................	94,275 12		
Ire DIVISION. — EXPLOITATION.	Traitement de l'ingénieur, personnel, contrôle et frais divers		184,391 09	1,721,274 »
	Personnel des gares et stations...........	869,211 12	1,126,935 46	
	Impression des billets, frais divers.......	113,325 58		
	Eclairage et chauffage des gares et stations.	144,398 76		
	Personnel des inspecteurs, conducteurs et facteurs de trains......................	267,845 87	409,947 45	
	Indemnités de déplacement du personnel des trains............................	78,279 13		
	Eclairage et graissage des trains..........	63,822 45		
IIe DIVISION. — MATÉRIEL et ATELIERS.	Traitement de l'ingénieur, personnel et dépenses diverses.		95,989 31	3,501,860 12
	Entretien et grosses réparations des machines — — des voitures et wagons à marchandises............	1,418,010 41	3,405,870 81	
	Traitements des mécanic. et chauffeurs, etc.	646,610 72		
	Combustible des machines...............	1,078,665 27		
	Huile, graisse, eclairage et eau des machines	262,584 41		
IIIe DIVISION — ENTRETIEN et SURVEILLANCE DU CHEMIN.	Traitement de l'ingénieur, personnel et frais divers....		190,453 87	919,522 98
	Entretien de la voie................................		337,253 64	
	Surveillance de la voie.............................		387,903 19	
	Entretien des bâtiments............................		3,912 28	
	DÉPENSES D'EXPLOITATION..........			6,468,870 66
EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES.	Intérêts des actions pendant l'exercice 1847 moins les intérêts des placements de fonds....................................		2,514,499 93	10,224,923 53
	Intérêts pendant l'année 1847 des fonds dûs à l'État......		1,712,287 50	
	Dividende sur 4,000 actions à raison de 9 fr. 95 c........		3,980,000 »	
	Somme portée à la réserve..............................		2,000,000 »	
	Solde au crédit de l'exercice 1848......................		18,136 10	
				16,693,794 19

Digitized by Google

du 1er janvier au 31 décembre 1847.

RECETTES.

PRODUITS de L'EXPLOITATION.	Voyageurs		8,469,888 79	15,667,454 90
	Bagages	225,809 51	1,476,808 45	
	Transports de chiens	17,581 70		
	Articles de messageries	1,233,417 22		
	Transport des voitures	203,247 92	495,205 87	
	— des malles-postes	248,200 25		
	— des chevaux	43,757 70		
	Transport des marchandises	4,911,870 94	4,934,301 10	
	— en service	22,430 16		
	Transport de bestiaux		133,984 90	
	Décompte de parcours de wagons	41,013 35	135,245 81	
	Magasinage	19,416 85		
	Produits divers	54,962 75		
	Factage	19,852 86		
Recettes de l'embranchement de Creil à Compiègne, du 21 octobre au 31 décembre 1847			71,522 26	
A déduire : Dépenses d'exploitation			45,818 53	25,703 73
				15,693,158 63

A DÉDUIRE.

Impôt du 10e sur le prix des places de voyageurs	348,606 47	756,166 74
Indemnités pour perte d'effets et avaries	69,058 74	
Détaxes et réductions	145,701 22	
Remboursement de factage, etc	17,357 »	
Subventions aux messageries et correspondances	161,675 31	
Usage des stations belges	13,768 »	
Montant net des recettes		14,936,971 89
Solde de l'exercice 1846	1,761,808 32	
A déduire : Dépenses de l'exercice clos	4,986 02	1,756,822 30
		16,693,794 19

Paris.—Paul Dupont.

Digitized by Google

Digitized by Google

DÉTAILS STATISTIQUES

des principaux résultats

OBTENUS PENDANT L'EXERCICE 1847.

Nombre total des Trains de voyageurs.

Service de banlieue entre Paris, Enghien, Pontoise et Creil........	8,330	21,579 trains.
— entre Paris, Amiens, Lille et Valenciennes.................	4,805	
— entre Amiens, Mouscron et Quiévrain......................	8,363	
Trains divers..	81	

Parcours total des Trains.

Service de banlieue	363,863	1,648,441 kil.
— Paris, Amiens, Lille et Valenciennes...................	1,150,363	
— entre Amiens, Mouscron et Quiévrain..................	224,914	
Trains divers	9,301	

Nombre de Trains de marchandises.

Entre Paris et Creil...	458	5,531 trains.
Entre Paris et Amiens..	454	
Entre Paris, Lille, Valenciennes et divers	4,292	
Trains divers..	327	

Parcours total des Trains de marchandises.

Entre Paris et Creil	25,795	897,107 kil.
Entre Paris et Amiens	66,984	
Entre Paris, Lille, Valenciennes et divers..........................	794,764	
Trains divers...	9,514	

Nombre de voyageurs rapportés à la distance entière................. 334,370

	PROPORTION POUR 100.	
	dans UN NOMBRE de 1,000 voyag.	dans UNE SOMME de 1,000 francs.
Les voyageurs de 1[re] classe entrent pour......................	121	302 00
— de 2[e] —	283	382 00
— de 3[e] —	596	316 00

Digitized by Google

Moyenne du produit d'un voyageur.

1re classe	7 89	3 26 moyenne générale.
2e —	4 40	
3e —	1 74	

Dans une recette de 1,000 francs.

Les voyageurs entrent pour	546 00	1,000 francs.
Les bagages et marchandises marchant à grande vitesse	128 00	
Les trains à grande vitesse entrent pour	674 00	
Les trains à petite vitesse	326 00	

Nombre total des voyageurs transportés à un kilomètre	112,012,720
Parcours moyen d'un voyageur	45 kilom.
Produit moyen d'un voyageur transporté à un kilomètre	0,074
Nombre total des tonnes de marchandises transportées à 1 kilomètre	41,286,637
Parcours moyen d'une tonne de marchandises	135 kilom.
Produit moyen d'une tonne transportée à 1 kilomètre	0 f. 11 c. 7 d.

3 JA 52

MATÉRIEL:

Parcours total.

Machines		2,879,264 kil.
Voitures	Salons	132,337 »
	1re classe	2,923,201 »
	2e classe	3,804,779 »
	3e classe	3,931,118 »
Wagons à bagages		3,764,168 »
Wagons de marchandises		21,568,619 »
Trucks à équipages		761,784 »
Id. à diligences		1,024,166 »

Parcours moyen journalier par voitures.

Voitures	Salons	109.05
	1re classe	100.45
	2e classe	73.33
	3e classe	65.40
Wagons à bagages		139.68
Wagons à marchandises		49.63
Trucks à équipages		127.54
Id. à diligences		148.58

Prix de revient de chaque kilomètre parcouru par les machines	0.9415
Id. id. id. par les voitures	0.2806

Paris, Paul Dupont.

Digitized by Google

TABLEAU

RECETTES TOTA			
Numéros des Stations d'après l'importance de leurs Recettes.	NOMS des STATIONS.	NOMBRE de voyageurs.	vo
1	Paris	719,421	3,3
2	Lille	248,494	6
3	Amiens	123,340	9
4	Quiévrain	67,733	7
5	Valenciennes	89,289	3
6	Arras	64,823	3
7	Douai	89,310	2
8	Compiègne	13,947	
9	Pontoise	104,620	1
10	Creil	57,899	1
11	Clermont	34,343	1
12	Breteuil	29,311	1
13	Mouscron	56,167	1
14	Enghien	203,192	1
15	Beaumont	54,758	1
16	Roubaix	97,487	
	A reporter	2,074,336	7,7

La 1re Station (Paris) a produit....
Les 6 id. 2e ont produit....
Les 8 id. 3e id. ....
Les 9 id. 4e id. ....
Les 9 id. 5e id. ....
Les 13 id. 6e id. ....

	Nombr de voyage
Service de l'exploitation	2,465,
Service Franco-Belge	75,
Service des Messageries	57,
Nord-Boulogne	14,
TOTAL	2,612,

Digitized by Google

Digitized by Google

ANT L'EXERCICE 1847.

JUIN.		JUILLET.			
PRODUITS.	PRODUITS totaux.	NOMBRES et poids.	PRODUITS.	PRODUITS totaux.	NOMBRES et poids.
233,743 20	758,140 65	44,929	263,275 23	890,669 93	44,286
284,349 75		83,625	321,329 15		88,619
232,434 20		185,882	299,386 •		190,722
5,613 50		•	6,679 55		•
758,140 65		314,436	890,669 93		323,627
18,349 97	156,286 50	1,070,742	20,303 80	154,029 49	1,373,773
91,781 40		3,030,228	87,000 96		2,959,133
1,475 25			1,497 25		• •
1,329 50		1,026	1,313 75		1,496
2,130 00		89	2,552 80		133
19,825 75		183	19,747 05		274
20,319 00		186	20,973 05		186
875 60			638 85		•
	914,427 15			1,044,699 44	
291,040 50	306,094 70	20,690,822	320,918 02	342,291 17	19,667,387
15,034 20			20,444 •		• •
• •			• •		2,124,675
• •			929 15		• •
	1,220,321 85			1,386,990 61	

		ANNÉE 1847.				
ENSEMBLE.		PORTION NORD.		PORTION St-QUENTIN.		
MBRES et POIDS.	PRODUITS.	NOMBRES et POIDS.	PRODUITS.	NOMBRES et POIDS.	PRODUITS.	NOMBI et POID
15,113	153,301 75	314,687	2,537,742 86	2,789	7,536 84	315
46,215	211,972 65	737,292	3,175,620 15	10,431	20,772 40	738
94,861	177,940 55	1,551,601	2,671,636 55	21,048	23,163 85	1,55
•	4,137 45	•	64,889 25	•	219 95	
156,189	549,552 40	2,603,580	8,469,888 79	34,288	53,493 04	2,612
919,759	18,387 02	12,416,931	223,809 51	199,154	1,377 65	12,44
,778,835	140,258 11	34,902,065	1,235,417 22	647,883	4,718 82	35,18
•	2,131 71	•	33,388 51	•	68 25	
870	1,285 65	13,292	17,581 70	132	118 70	13
114	3,155 60	1,514	45,757 70	15	81 20	1
131	12,982 75	2,129	203,247 92	32	757 78	5
186	20,973 05	2,219	248,200 25	•	• •	5
•	988 70	•	19,760 86	•	16 95	
	200,160 59		2,025,163 67		7,139 35	
	749,712 99		10,495,052 46		60,632 39	
,068,018	567,694 08	284,211,860	4,719,573 47	2,973,578	12,209 90	284,40
•	14,568 25	•	155,984 90	•	531 10	
,368,999	70,888 92	22,673,160	192,297 47	•	• •	22,67
	1,067 10	•	5,881 30	•	• •	
	634,218 35		5,073,737 14		12,741 •	
	1,403,931 34		15,568,789 50		73,373 39	

3 JA 52

Digitized by Google

